

มูลค่าทางเท้ากับนโยบายการจัดการระบบสาธารณูปโภค

เพื่อการเดินของเมืองอุบลราชธานี

Values of Footpath and Management of Walking Infrastructure in Ubon Ratchathani

ชุนันท์ วามะขัน* และ มณลิษา เพชรานนท์**

Chunan WamaKhan and Monsicha Bejrananda

บทคัดย่อ

การศึกษาถึงมูลค่าทางสิ่งแวดล้อมของทางเท้าในเขตเมือง พื้นที่ศึกษาในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ซึ่งปัจจุบันมีการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าในเขตเมือง โดยการศึกษามูลค่าทางเท้าใช้การประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์ (Contingent Valuation Method : CVM) การศึกษาเพื่อมุ่งเน้นให้ประชาชนเข้าใจ และเห็นความสำคัญของทางเท้าที่มีผลต่อการดำเนินชีวิต และนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างภาครัฐและประชาชน หลักการวิธีการประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์ (CVM) โดยวิธีการ Double Bounded Close-Ended CVM และวิธีการ Bidding Game Question เน้นการสอบถามถึงค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าในรูปแบบของภาษี หรือค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้า ซึ่งผลจากการสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน พบว่าส่วนใหญ่มี “ความเต็มใจที่จะจ่าย” เพื่อการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าในเขตเมืองคิดเป็นมูลค่า 200 บาท/ปี/ครัวเรือน และเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 25,745,600 บาท/ปี ซึ่งสูงกว่างบประมาณที่ท้องถิ่นจัดสรรเพื่อพัฒนาปรับปรุงทางเท้าของเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน

ABSTRACT

This study aims to evaluate the values of footpath in Ubon Ratchathani Municipality (URM). The study investigates the public awareness and understanding of significance of urban footpath. The analysis involves with the willingness to pay of urban footpath in study area as well as the proper types of taxing or fee. CVM with 400 questionnaires area used in this study. The result indicates that the willingness to pay for urban footpath within URM is approximately 200 baht per household per year with the total value of 25,745,600 baht per year for annual budgeting in provision and maintaining the urban footpath in URM.

* นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

E-mail: painneverdie1989@hotmail.com

** อาจารย์ประจำ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

The result implies how much the public economically values the urban footpath, and URM should highly take this valuation of footpath into consideration.

คำสำคัญ: การประเมินมูลค่าทางเท้า ความเต็มใจที่จะจ่าย การประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์
Keyword: valuation of footpath, willingness to pay, Contingent Valuation Method

ที่มาและเหตุผลของงานวิจัย

จากนโยบายการพัฒนาเมืองในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการพัฒนาการสัญจรภายในเขตเมืองตามแนวทาง การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ หรือ NMT (Non-Motorized Transport) หมายถึง รูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในการสัญจร แต่อาศัยรูปแบบการสัญจรโดยทางเดินเท้า ทางจักรยาน เพื่อสอดคล้องกับสภาพทางสังคมในอนาคต นโยบายที่ถูกนำมาใช้ในการพัฒนาเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศจากการเพิ่มขึ้นของสังคมผู้สูงอายุในเขตเมือง โดยเฉพาะทางเดินเท้า ทางจักรยานมีความจำเป็นอย่างมากสำหรับผู้สูงอายุ ที่ไม่สามารถสัญจรด้วยรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลได้ จึงต้องอาศัยการเดินเท้าเพื่อสามารถสัญจรในระยะทางใกล้ หรือการออกกำลังกาย ดังนั้น การพัฒนาทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐานและปลอดภัยจึงมีความจำเป็นอย่างมาก ในการพัฒนาทางเดินเท้าในเขตเมือง

การพัฒนา นโยบายสาธารณะของท้องถิ่นในปัจจุบันมีอุปสรรคที่สำคัญคือ งบประมาณในการพัฒนาไม่เพียงพอต่อการพัฒนาตามนโยบายให้ได้มาตรฐานและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งงบประมาณการพัฒนาเมืองที่จำกัดทำให้การจัดสรรงบประมาณการพัฒนาตามนโยบายที่เกี่ยวข้องกับทางเดินเท้ามีส่วนที่น้อยกว่านโยบายการพัฒนาด้านอื่นๆ ทำให้การพัฒนาทางเดินเท้าในเขตเมืองในปัจจุบันไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ และขาดการวิเคราะห์ถึงความต้องการ รูปแบบทางเท้าที่เหมาะสม ผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการพัฒนาทางเดินเท้า ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้รับผิดชอบควรต้องมึนโยบายที่คำนึงถึงสวัสดิภาพของประชาชน จากปัญหาการพัฒนาทางเท้าในปัจจุบันทำให้ภาคประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายการพัฒนา ได้แสดงความคิดเห็นเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบได้ทราบถึงความต้องการของประชาชนต่อนโยบายการพัฒนาเมืองของภาครัฐ



ภาพที่ 1 แสดงการเรียกร้องขอพื้นที่ทางเดินเท้าคืนของประชาชนในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ที่มา: สภาพพื้นที่ทางกายภาพเทศบาลนครอุบลราชธานี.2553. (ออนไลน์).

<http://www.cityub.go.th>. 15 พฤษภาคม 2558

ซึ่งจะเห็นได้จากเหตุการณ์ที่เทศบาลนครอุบลราชธานี ทำโครงการขยายถนน 24 สาย ในเดือนพฤษภาคม 2549 และสั่งตัดต้นไม้ รื้อถอดทางเดินเท้า ทำให้ประชาชนยื่นฟ้องเทศบาลนครอุบลราชธานีต่อศาลปกครองชั้นต้น ศาลพิพากษาให้เทศบาลนครอุบลราชธานี ระงับการดำเนินโครงการก่อสร้างขยายถนนทั้ง 24 โครงการ และดำเนิน

การก่อสร้างทางเท้าตามเดิมในถนนที่มีการขยายทุกสาย (ดูภาพที่ 1) โดยพิจารณาความกว้างของทางเดินเท้า รวมทั้งการปลูกต้นไม้บนทางเท้าดังกล่าวให้เหมาะสมกับสภาพการใช้ประโยชน์ของชุมชน และขนาดของถนนแต่ละโครงการ ซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร และปรับสภาพที่ดินของประชาชนที่ได้รับความเดือนร้อนในส่วนที่ถูกรุกล้ำให้กลับคืนสู่สภาพเดิม เหตุดังกล่าวแสดงให้เห็นความสำคัญต่อนโยบายการพัฒนาเมืองที่มีผลต่อประชาชนในพื้นที่ และแสดงให้เห็นว่าในการพัฒนาทางเท้านั้นภาครัฐต้องให้ความสำคัญและคำนึงถึงประโยชน์ที่ประชาชนได้รับอย่างแท้จริง รวมทั้งการกำหนดรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมต่อบริบทของสภาพพื้นที่แต่ละพื้นที่ ซึ่งมีความแตกต่างกัน การพัฒนาต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณในการพัฒนาของภาครัฐ การศึกษาเพื่อหาทางออกในการพัฒนาจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เพื่อสนับสนุนนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าให้ตรงกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ดังนั้นในการกำหนดนโยบายการพัฒนาทางเท้าจำเป็นต้องให้ประชาชนได้เล็งเห็นประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า ซึ่งประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับนั้นสามารถประเมินได้ในรูปของมูลค่าที่ประชาชนยินดีที่จะจ่ายเพื่อให้มีทางเท้าที่ดี

การประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดล้อม

การประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดล้อม เป็นวิธีการอย่างหนึ่งที่ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายในการหามูลค่าของสภาพแวดล้อมก่อนที่จะถูกพัฒนา หรือหลังจากการพัฒนาสภาพแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงมูลค่าความเสียหายที่เราต้องเสียไปเมื่อมีการทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งในกระบวนการจัดการสิ่งแวดล้อม สังคมต้องสูญเสียทรัพยากรส่วนหนึ่งเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในสภาพที่ดี และมีการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สังคมได้รับประโยชน์สูงสุด ซึ่งแนวคิดที่ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายและเป็นที่ยอมรับอย่างมากในงานวิชาการ คือ แนวคิดหลักในการวิเคราะห์การประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์ (Contingent Valuation Method: CVM) จะปรากฏในรูปของความชื่นชอบ ความพึงพอใจต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งสามารถเชื่อมโยงความชื่อนี้กับค่าความยินดีจ่าย (Willing to Pay) เพื่อให้ได้สิ่งนั้นมาได้อย่างสมเหตุผล ดังนั้นจึงสามารถใช้ค่าความยินดีจ่ายสะท้อนถึงความสุข ความพึงพอใจของบุคคลซึ่ง หมายถึง คุณภาพชีวิตในทีนี้ตนเอง (อรพรรณ ณ บางช้าง, อธิพล ศรีเสาวลักษณ์. 2551)

การประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์ (CVM) เป็นวิธีการหนึ่งในการประเมินมูลค่าที่นำไปปรับใช้กับการพัฒนาเมือง เพื่อให้ทราบถึงมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย เพื่อพัฒนาพื้นที่ทางเท้าของเมือง ในรูปแบบภาษีหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ หลักการของ CVM คือ การสอบถามความเต็มใจของประชาชนโดยทั่วไปที่จะจ่าย เพื่อที่จะรักษาปรับปรุงหรือฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น โดยมีการสร้างสถานการณ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยความพอใจของผู้บริโภคก่อนที่จะมีการดำเนินการใดๆ เพื่อการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมแสดงดังสมการ

$$V_0 = V(Y, P, E_0, Z)$$

V_0 คือ ความพึงพอใจของผู้บริโภคก่อนมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

Y คือ รายได้

P คือ ราคา

E_0 คือ คุณภาพสิ่งแวดล้อมก่อนจะมีการดำเนินการ

Z คือ ตัวแปรอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของผู้บริโภค

หลังจากมีการดำเนินการเพื่อการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นแล้ว

$$V_1 = V(Y, P, E_1, Z)$$

V1 คือ ความพึงพอใจของประชาชนเมื่อมีการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว โดยสมมติฐานคือ V1 จะมีค่ามากกว่า V0 ซึ่ง หมายความว่ามีความพึงพอใจมากกว่าเมื่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น โดยที่ E1 มีค่ามากกว่า E0 แต่คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น นั้นต้องมีต้นทุนในการดำเนินการพัฒนา ประชาชนจะมีความเต็มใจที่จะจ่ายด้วยเงินส่วนตัวหรือไม่ เพื่อการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น หมายถึง การยอมรับสภาพที่รายได้จะต้องลดลงโดย

$$V1 = Y - WTP, P, E0, Z$$

หมายความว่า ประโยชน์ที่ได้จากการมีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น ประชาชนต้องจ่ายเงินในรูปแบบของภาษีหรือค่าธรรมเนียมการพัฒนานั้นๆ ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายหรือ (Willingness to Pay : WTP) จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับอิทธิพลของตัวแปรต่างๆ เช่น Bid หรือมูลค่าที่จะให้จ่ายและอาจจะขึ้นอยู่กับฐานะ หรือรายได้ของประชาชนในพื้นที่ อายุ การศึกษา (อรพรรณ ณ บางช้าง,อิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์. 2551)

การตั้งคำถามโดยการใช้ CVM มี 2 ลักษณะ

1) ลักษณะคำถามเปิด (Open-Ended) CVM การตั้งคำถาม ว่ามีความเต็มใจที่จะจ่ายเงินเท่าใดเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้แสดงความเต็มใจที่จะจ่ายที่มากที่สุด (Maximum Willingness To Pay : MWTP) ต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมที่ต้องการศึกษา การตั้งคำถามลักษณะนี้ผู้ถูกสัมภาษณ์ค่อนข้างจะตอบยาก ดังนั้น จึงมีโอกาสที่ผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่ตอบค่อนข้างมาก หรืออาจตอบค่าความเต็มใจที่จะจ่ายมากกว่าหรือน้อยกว่าความเป็นจริง ดังนั้น อาจมีการปรับคำถามให้สอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการประเมินมูลค่า เช่น ท่านยอมจะจ่ายเงินมากที่สุดในการพัฒนาทางเท้าเท่าไร เป็นต้น การตั้งคำถามในการศึกษาด้วยวิธี CVM แบบคำถามเปิด มีหลักการตั้งคำถาม ดังนี้

- ความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุดเท่าไร (Willingness To Pay : WTP) เพื่อปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น
- ยอมรับเงินชดเชยเท่าไร (Willingness To Accept Compensation : WTAC) เพื่อทดแทนการที่รัฐจะไม่ดำเนินโครงการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2) ลักษณะคำถามปิด (Close-Ended) การตั้งคำถามเปิดเป็นวิธีที่ผู้ตอบต้องใช้เวลาคิดนานเพื่อที่จะให้ตัวเลขมูลค่าที่ตรงกับระดับความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในใจ ดังนั้น ผู้ตอบบางคนอาจให้ความสำคัญกับการตอบน้อยลง หรือตอบมูลค่าที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง เพราะไม่ทราบว่าจะคิดมูลค่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมมาได้อย่างไร เพื่อให้ประชาชนแสดงออกถึงระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมเหตุสมผลมากยิ่งขึ้น จึงมีการตั้งคำถามแบบปิด โดยถามผู้ตอบว่าจะยอมจ่ายเงิน 50 บาท เพื่อการพัฒนาทางเท้าที่ดีขึ้นหรือไม่ ในลักษณะคำถามปิด ผู้ตอบไม่ต้องนึกตัวเลขมูลค่าที่แท้จริงว่าการพัฒนาทางเท้าที่ดีขึ้นมีมูลค่าต่อเขาเท่าไร ผู้ตอบเพียงแต่คิดว่ามูลค่าการพัฒนาทางเท้าที่ดีขึ้น หรือความสำคัญของการพัฒนาทางเท้าที่ดีขึ้นนั้นมีมูลค่า สูงกว่าหรือต่ำกว่า 50 บาท ตามที่ได้มีการถามคำถามทำให้วิธี Close-Ended CVM มีความแม่นยำเพิ่มขึ้น

CVM เป็นวิธีการประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดล้อมที่ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะการศึกษามูลค่าทางสิ่งแวดล้อมก่อนการกำหนดนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งอาจจะเกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมได้ โดยการนำเสนอข้อมูลความคิดเห็นในภาคประชาชน ให้ภาครัฐเห็นถึงความสำคัญของมูลค่าทางสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ และตระหนักถึงความสำคัญของการกำหนดนโยบายการพัฒนาที่จำเป็น ต้องให้ความสำคัญของกระบวนการการมีส่วนร่วมภาคประชาชน การให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดทิศทางของนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของตนเอง ซึ่งสามารถเห็นได้จากการศึกษางานวิจัยอื่นๆ ที่ให้ความสำคัญในการแสดงความคิดเห็นภาคประชาชนในการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ โดยการประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดล้อม โดยใช้รูปแบบของ CVM

การศึกษาตัวอย่างงานวิจัย เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มาของปัญหาที่นำไปสู่การประเมินมูลค่า การเลือกใช้เทคนิค เครื่องมือ ทฤษฎี ตัวชี้วัด ในการวิจัยรวมถึงการเสนอแนวทางการพัฒนาเชิงนโยบายในพื้นที่ จากการประเมินมูลค่า เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยการประเมินมูลค่าทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

1) วิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อฟื้นฟูสภาพอากาศในเขตควบคุมมลพิษของจังหวัดระยอง (ณัฐกิตติ์ กิตติณัฐพงษ์, 2553)

การสะสมของมลพิษทางอากาศ จากการที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต สุขภาพร่างกายของประชาชนในจังหวัด ระยอง นำมาสู่การวิเคราะห์ความเต็มใจที่ประชาชน เพื่อฟื้นฟูสภาพอากาศในเขตควบคุมมลพิษของจังหวัด โดยการ ประเมินมูลค่า Contingent Valuation Method (CVM) การสัมภาษณ์ประชาชนในจังหวัดระยอง จำนวน 150 ราย การสอบถามความเต็มใจที่จะจ่าย ด้วยวิธีการสนับสนุนมาตรการในการฟื้นฟูคุณภาพอากาศ และตั้งคำถามเป็นลักษณะ คำถามปลายปิดประเภท Single Bound Dichotomous Choice คือ มีการกำหนดมูลค่าที่จะถามว่าผู้ตอบจะ เต็มใจจ่าย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยพื้นฐาน ดังนี้ เพศ /อายุ/ ระดับการศึกษา /สถานภาพสมรส /รายได้ต่อเดือน

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ มูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ ภูมิลำเนา/ระยะเวลาที่อยู่ในจังหวัดระยอง /ราคาที่กำหนดค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจว่าจะจ่ายหรือไม่ คือ มูลค่าที่จะให้จ่าย รายได้ อายุ การศึกษา และสถานภาพ การสมรส ผลการวิเคราะห์จากการเปรียบเทียบค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าในจำนวนประชากร 59,656 คน ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง เท่ากับ 1,000 บาท / ปี / คน ค่ารวมในการจัด ตั้งกองทุนฟื้นฟูอากาศในเขตควบคุมมลพิษของจังหวัดระยอง ภายในระยะเวลา 5 ปี จะมีมูลค่า ทั้งหมดเท่ากับ 298 ล้านบาท มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเฉลี่ย เท่ากับ 4,699.51 บาท/ปี/คน ซึ่งจะทำให้ได้มูลค่ารวม 1,401 ล้านบาท

2) ความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการจัดการบำบัดน้ำเสียในห้วยตองแหวด อำเภอวารินชำราบ จังหวัด อุบลราชธานี (ธนชัย หนันแก้ว, 2557)

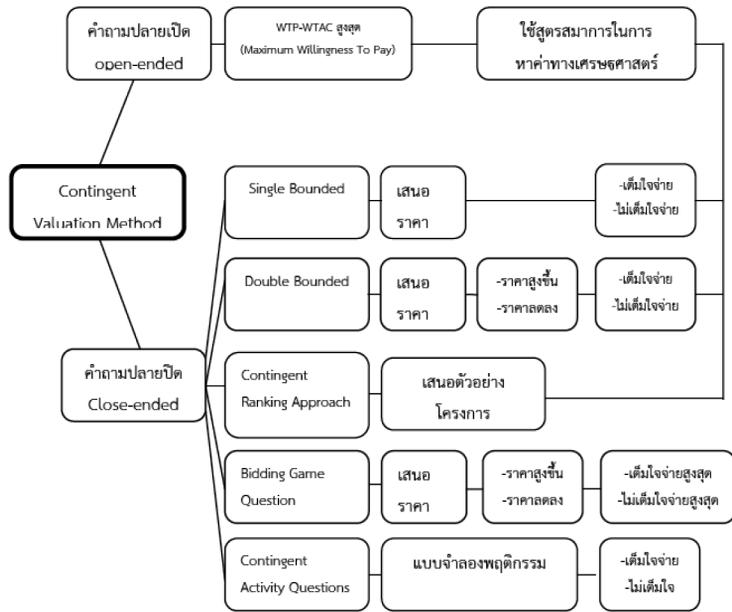
การลงทุนทางธุรกิจ การสร้างหอพักขนาดใหญ่ และการเกิดธุรกิจอย่างต่อเนื่องจำนวนมากในพื้นที่รอบ มหาวิทยาลัย ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการปล่อยน้ำเสียจากหอพัก สถานประกอบการและที่อยู่อาศัยลงสู่แหล่ง น้ำห้วยตองแหวด จึงนำไปสู่แนวความคิดการจัดการน้ำเสียจากชุมชนก่อนปล่อยลงสู่ธรรมชาติ โครงการก่อสร้างระบบบำบัด น้ำเสียของชุมชนเพื่อการอนุรักษ์ห้วยตองแหวด โดยการประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการจัดการบำบัดน้ำเสีย ในห้วยตองแหวด โดยการประเมินมูลค่า Contingent Valuation Method (CVM) การตั้งคำถามปลายปิดแบบเสนอ สองราคา Closed Ended Double Bounded จากแบบสอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเพื่อบำบัดน้ำเสีย จากกลุ่มตัวอย่างของ 8 หมู่บ้าน จำนวน 378 คน ในตำบลรอบพื้นที่มหาวิทยาลัย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยพื้นฐาน ดังนี้ เพศ/ อายุ/ ระดับการศึกษา/ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน/ อาชีพ/พื้นที่อยู่ อาศัย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ มูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ ความรู้เกี่ยวกับการบำบัดน้ำเสีย /การตระหนักรู้ต่อ สิ่งแวดล้อม /ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเพื่อบำบัดน้ำเสีย

มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการจัดการบำบัดน้ำเสีย มีมูลค่าเท่ากับ 56,970.01 บาท/เดือน เมื่อคิดเป็น รายปีจะมีมูลค่าเท่ากับ 683,640.12 บาท/ปี ซึ่งเป็นมูลค่าที่กลุ่มตัวอย่างยินดีที่จะจ่ายให้กับองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ในการนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณารายได้ที่จะนำมาเป็นค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานโครงการบำบัดน้ำเสีย

การศึกษาการประเมินมูลค่าทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ต้องการทราบค่าความเต็มใจที่จะจ่ายสูงสุด เพื่อนำมาเป็นกรอบในการกำหนดแบบสอบถามหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุด ในการพัฒนาทางเท้าที่ดีขึ้นในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มูลค่าที่ได้จะแสดงให้เห็นว่าประชาชนในเขตเทศบาลนคร เห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาทางเท้าให้ดีขึ้นมากน้อยเพียงใด ในการศึกษาเลือกใช้ Contingent Valuation Method (CVM) โดยวิธีการ Double Bounded Close-Ended CVM มีลักษณะเป็นการตั้งคำถามปิด โดยการเสนอราคาสองราคาให้ตอบว่าเต็มใจจะจ่ายหรือไม่ ตามราคาที่เสนอมาให้ และวิธีการ Bidding Game Question เป็นวิธีการถามความเต็มใจที่จะจ่าย เงินจำนวน X บาทหรือไม่ และถามราคาให้สูงขึ้น จนผู้ตอบว่าไม่มีความเต็มใจที่จะจ่ายอีก โดยราคาที่มากที่สุดที่จะจ่าย คือความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุด เพื่อเป็นแนวทางกำหนดแบบสอบถาม ซึ่ง Contingent Valuation Method (CVM) เป็นการวิจัยเชิงเศรษฐศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาในการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมือง การศึกษาได้ลดขั้นตอนการประเมินค่าบางส่วนที่มีความซับซ้อน เพื่อให้สามารถอธิบายมูลค่าการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ในเชิงการวางแผนพัฒนาเมืองให้เกิดความเข้าใจง่ายขึ้น เพื่อสามารถนำไปพัฒนาเชิงนโยบายต่อไป



ภาพที่ 2 แนวคิดการเลือกใช้ Contingent Valuation Method (CVM)

ที่มา: ปรับปรุงจาก Freeman, A.M. (1993). The measurement of environmental and resource values: theory and methods. Washington: Resource for the Future.

การศึกษาได้เลือกพื้นที่ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ที่มีความคับคั่งของการสัญจรสูง เช่น ย่านธุรกิจกลางเมือง เป็นต้น เพื่อได้ผลการศึกษาที่มีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง และยังเป็นทางเลือกในการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้ จะส่งผลต่อการสร้างจิตสำนึกความเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน ในการพัฒนาบำรุงรักษาพื้นที่ทางเท้าของประชาชน เพื่อเป็นประโยชน์ให้คนรุ่นหลังได้มีทางเท้าที่ดีในอนาคต

ดังนั้น วัตถุประสงค์หลักของการศึกษามูลค่าทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เพื่อทราบถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากทางเท้า โดยคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาทางเดินเท้าในเขตเมือง และปรับใช้กับการกำหนดนโยบายการพัฒนาของเทศบาลนครอุบลราชธานี

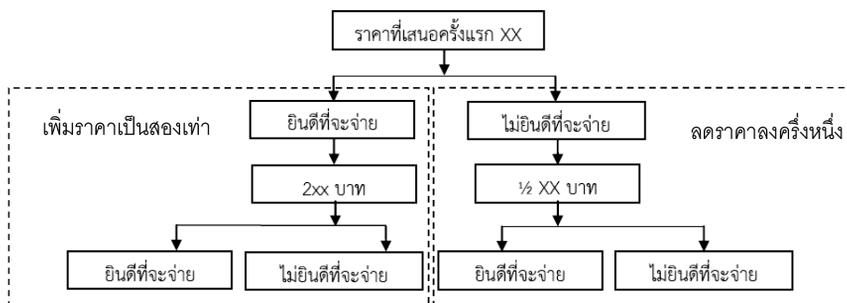
วิธีการศึกษา

การศึกษาตามกระบวนการ Contingent Valuation Method (CVM) โดยวิธีการ Double Bounded Close-Ended CVM และวิธีการ Bidding Game Question เป็นวิธีการถามความเต็มใจที่จะจ่ายเงินจำนวน X บาทหรือไม่ และถามราคาให้สูงขึ้น และจนผู้ตอบว่าไม่มีความเต็มใจที่จะจ่ายอีก โดยราคาที่มากที่สุดที่จะจ่ายคือ ความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุด เพื่อเป็นแนวทางกำหนดแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน (ได้จากการหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง กรณีทราบจำนวนประชากรและประชากรมาก ตามวิธีของ Yamane 1967) โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 กลุ่ม ซึ่งอาศัยการแบ่งเขตพื้นที่ตามแผนพัฒนาของเทศบาลนครอุบลราชธานี เพื่อให้ได้ผลจากแบบสอบถามที่ครอบคลุม และสามารถสะท้อนผลการศึกษาที่จะนำไปใช้กำหนดนโยบายการพัฒนาเมือง

ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย หรือ ค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเดินเท้าในย่านเศรษฐกิจหลักของเทศบาลนครอุบลราชธานี ได้แก่ เพศ / อายุ / ระดับการศึกษา / อาชีพ / รายได้ / ผลกระทบจากการพัฒนาทางเดินเท้า / รูปแบบทางเดินเท้า / พื้นที่ที่อยู่ / ลักษณะอาคาร

ตัวแปรตามที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเดินเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

จากการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างแบบทดสอบ(Pre-test) เพื่อให้ได้ข้อมูลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรูปแบบทางเท้า และการพัฒนาทางเท้าในพื้นที่ ข้อมูลการรับรู้ความเสี่ยงที่ได้รับ จากผลกระทบจากการพัฒนาทางเดินเท้าในพื้นที่ ข้อมูลสอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายต่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง โดยการตั้งคำถามปลายเปิดแบบ Bidding Game Question เป็นวิธีการถามความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อให้ได้ความเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุด เพื่อให้ผู้ตอบมีอิสระให้การคิดคำตอบด้วยจำนวนเงินที่ตนเองสามารถจ่ายได้ ซึ่งสามารถ แบ่งออกเป็น 4 ช่วง 1) 50-100 บาท 2) 100-250 บาท 3) 250-500 บาท และ 4) 500-1000 บาท ผลที่ได้ประชาชนส่วนใหญ่เต็มใจที่จะจ่ายอยู่ในช่วงราคาใดนั้น จึงนำไปตั้งคำถามแบบปิด โดยการเสนอราคาสองราคา Double Bounded Close-Ended CVM (ดูภาพที่ 3) ให้ตอบว่า เต็มใจจะจ่ายหรือไม่ ตามราคาที่เราเสนอถาม ว่าเต็มใจที่จะจ่ายมากที่สุดเท่าไร และเพื่อปรับปรุงทางเดินเท้าให้ดีขึ้นถามว่าจะจ่ายเงิน X บาทหรือไม่ เพื่อช่วยให้ทางเดินเท้าดีขึ้น โดยจากแบบสอบถามนำมาหาค่าเฉลี่ย จะทำให้ทราบค่า “เต็มใจที่จะจ่ายสูงสุด” ในการดำเนินโครงการพัฒนาทางเท้าของเทศบาลนครอุบลราชธานี

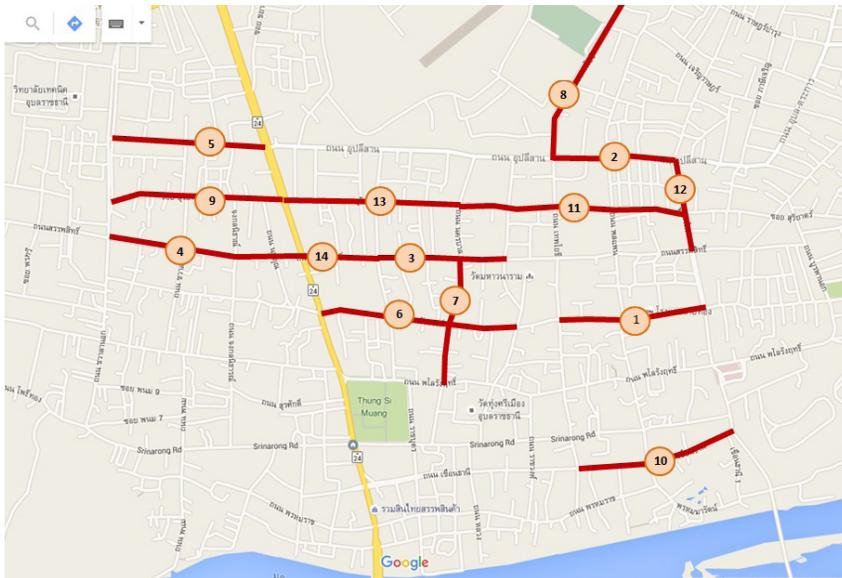


ภาพที่ 3 แนวคิดแบบ Double Bounded Close-Ended CVM

ที่มา: ปรับปรุงจาก Bateman, I.J., et al. (2002). Economic Valuation with Stated Preference Techniques: A Manual. Cheltenham: Edward Elgar.

จากการเก็บข้อมูลเบื้องต้น (Pre-test) โดยผลที่ได้ประชาชนส่วนใหญ่เต็มใจที่จะจ่าย อยู่ในช่วงราคา 250-500 บาท เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง รวมทั้งสิ้น 100 คน ทำให้ทราบถึงค่าเฉลี่ยของมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย ในการพัฒนาทางเท้าของเทศบาลนครอุบลราชธานี และนำไปสร้างแบบสอบถามสำหรับสอบถาม กลุ่มตัวอย่าง 400 คน แบ่งตามพื้นที่เขตให้บริการของเทศบาลนครอุบลราชธานี ทั้งหมด 4 เขต (ดูภาพที่ 5) เพื่อเป็นตัวแทนของกลุ่ม ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

- 1) กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย (Population) หมายถึง ประชาชนในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี
- 2) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย (Sample) หมายถึง ประชาชนในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีที่ อาศัยอยู่ในพื้นที่ โครงการคืบทางเดินเท้าแก่ประชาชน เทศบาลนครอุบลราชธานี 14 สายทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยเขตพื้นที่แต่ละเขตพื้นที่ ที่มีความสำคัญเฉพาะในแต่ละพื้นที่ (ดูภาพที่ 4)



ภาพที่ 4 แสดงโครงการคืบทางเดินเท้าแก่ประชาชนเทศบาลนครอุบลราชธานี 14 สายทาง ทั้งหมด 4 เขต
ที่มา: แผนพัฒนามาสมปี พ.ศ 2558-2560. เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

โครงการคืบทางเดินเท้าให้กับประชาชน ได้ดำเนินการทั้งสิ้น 14 สายทาง คือ

- | | |
|---|--|
| 1. ถนนพิชิตรังสรรค์ช่วงถนนเทพโยธี-ถนนบูรพาใน | 8. ถนนเทพโยธี ช่วงถนนอุปถัมภ์-ทางเข้าสนามบินนานาชาติ |
| 2. ถนนอุปถัมภ์ ช่วงถนนเทพโยธี-ถนนบูรพาใน | 9. ถนนสุริยาตรี ช่วงถนนแจ้งสนิท-ถนนขยางกูร |
| 3. ถนนสรรพสิทธิ์ ช่วงถนนผาแดง-ถนนหลวง | 10. ถนนเขื่อนธานี ช่วงถนนเทพโยธี-ถนนบูรพาใน |
| 4. ถนนสรรพสิทธิ์ ช่วงถนนแจ้งสนิท-ถนนจنگลนิธารณ์ | 11. ถนนสุริยาตรี ช่วงถนนนครบาล-ถนนบูรพาใน |
| 5. ถนนอุปถัมภ์ ช่วงถนนแจ้งสนิท-ถนนขยางกูร | 12. ถนนบูรพาใน ช่วงถนนอุปถัมภ์-ถนนสรรพสิทธิ์ |
| 6. ถนนพิชิตรังสรรค์ ช่วงถนนอุปราชน-ถนนหลวง | 13. ถนนสุริยาตรี ช่วงขยางกูร-ถนนนครบาล |
| 7. ถนนนครบาล ช่วงถนนพลริ่งฤทธิ์-ถนนสรรพสิทธิ์ | 14. ถนนสรรพสิทธิ์ ช่วงถนนจنگลนิธารณ์-ถนนผาแดง |

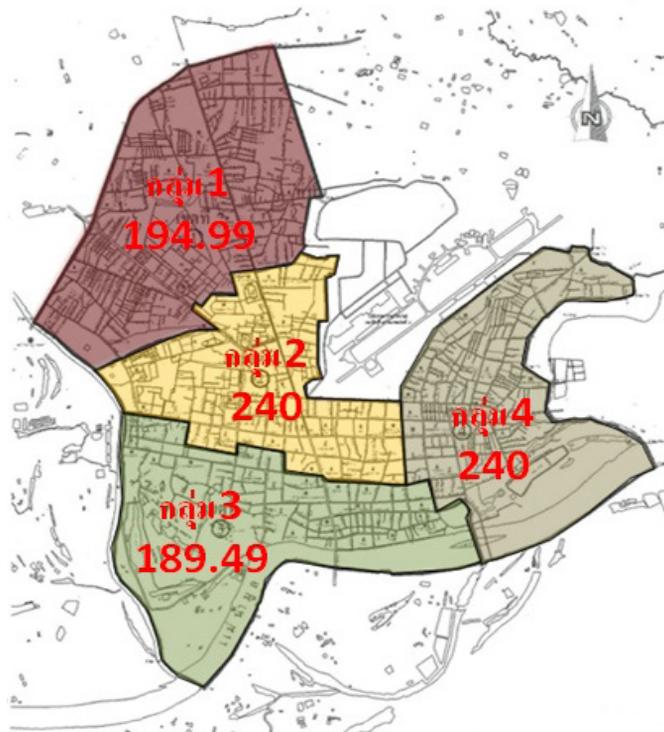
เขตที่ 1 พื้นที่ด้านทิศเหนือ ตามถนนชยางกูร เป็นที่พื้นที่ที่มีการพัฒนาของเมืองอย่างมากในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษา ระดับอุดมศึกษาหลักของเมืองหลายแห่ง รวมถึงห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เป็นพื้นที่เมืองใหม่ที่กำลังเจริญเติบโตอย่างมากในปัจจุบันของเทศบาลนครอุบลราชธานี

เขตที่ 2 พื้นที่ใจกลางเมือง หรือ CBD ของเมืองเพราะเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญมาก ด้านการค้าและที่อยู่อาศัย แหล่งงาน รวมถึงพื้นที่หน่วยงานราชการ เป็นพื้นที่ที่มีความซับซ้อนทางสังคมสูง มีการจราจรที่คับคั่งสูง

เขตที่ 3 พื้นที่เมืองเก่า เป็นพื้นที่ที่มีความเจริญในอดีตริมฝั่งแม่น้ำมูล เป็นย่านที่มีความเป็นเอกลักษณ์ชุมชนสูง ทั้งชุมชนชาวจีน ญวน เขก ที่เข้ามาทำการค้าในยุคแรกของเมือง สภาพพื้นที่ประกอบด้วยบ้านเรือนไม้เก่า ตึกแถวเก่า มีความโดดเด่นทางสถาปัตยกรรมอย่างมาก เป็นพื้นที่ที่สำคัญควรแก่การอนุรักษ์

เขตที่ 4 พื้นที่ทางทิศตะวันออก เป็นพื้นที่ที่มีความเจริญต่อเนื่องจากเขตพื้นที่ 2 และ 3 เพราะเป็นพื้นที่ค้าขายของเมือง นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่รองรับสินค้าชุมชนจากต่างอำเภอที่พ่อค้าแม่ค้านำมาวางขาย และเป็นพื้นที่รองรับการขนส่งขนาดย่อยของเมืองอีกด้วย พื้นที่ในเขตนี้เป็นที่ตั้งของโรงพยาบาล ตลาด หลายแห่งจึงมีความสำคัญ of เมืองในด้านการให้บริการสูง

ดังนั้น เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของทางเท้าที่มีผลต่อการดำเนินชีวิตของคนในเมือง และให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาทางเท้าเพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น การกำหนดเป็นนโยบายในแผนการพัฒนาเทศบาลนครอุบลราชธานี



ภาพที่ 5 แสดงการแบ่งเขตพื้นที่ตามแผนพัฒนาของเทศบาลนครอุบลราชธานี ทั้งหมด 4 เขตพื้นที่
ที่มา: แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2558-2560. เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

รายงานผลและอภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ซึ่งเป็นผลมาจากสภาพของทางเดินเท้าในปัจจุบันที่ส่วนใหญ่ อยู่ในสภาพที่ต้องการให้มีการพัฒนาปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดีขึ้นและปลอดภัยต่อผู้คนที่ใช้ทางเท้า ความปลอดภัยบนทางเท้าเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ส่งผลต่อการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้า การพัฒนาทางเดินเท้าที่มีความร่มรื่นและปลอดภัยเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับการพัฒนาทางเดินเท้า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ทางเท้า

ตารางที่ 1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ข้อมูล	สถานะ	สัดส่วนค่าเฉลี่ยรายกลุ่ม *				สัดส่วนค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง**
		เขตที่ 1	เขตที่ 2	เขตที่ 3	เขตที่ 4	
เขตที่อยู่อาศัย	เทศบาลนคร	98(%)	92(%)	99(%)	91(%)	95.5(%)
การใช้ประโยชน์อาคาร	พักอาศัย	90(%)	73(%)	91(%)	70(%)	81.5(%)
การสัญจรเดินทางระยะทางใกล้ๆ	เดิน/จักรยานยนต์	56(%)	43(%)	27(%)	44(%)	42.5(%)
ปัญหาที่ต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนมากที่สุด	ความปลอดภัย	33(%)	30(%)	33(%)	31(%)	36.8(%)
คุณภาพของทางเดินเท้าในปัจจุบัน	พอใช้	55(%)	25(%)	56(%)	24(%)	40(%)
การไม่มีทางเท้า มีผลกระทบต่อเรื่องใด	ความปลอดภัย	49(%)	21(%)	48(%)	19(%)	35.3(%)
ท่านใช้ทางเดินเท้าในรอบปีที่ผ่านมาเรื่องใด	เดินสัญจร	72(%)	31(%)	72(%)	60(%)	51.5(%)
ความรู้สึกเมื่อเดินบนทางเท้า	หงุดหงิด	51(%)	49(%)	53(%)	47(%)	49.8(%)
ถ้าหน้าบ้านติดทางเดินเท้าท่านจะใช้ประโยชน์ในเรื่องใด	เดินสัญจร	63(%)	29(%)	62(%)	53(%)	45.8(%)

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

* สัดส่วนรายกลุ่ม (กลุ่มละ100 คน) ** ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มตัวอย่าง 400 คน)

เทศบาลนครอุบลราชธานี มีประชากรรวมทั้งสิ้น 411,954 คน ชาย 198,655 คน หญิง 213,299 คน จำนวนครัวเรือน 128,728 ครัวเรือน ภายในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มีจำนวนชุมชน 106 ชุมชน แบ่งออกเป็น 4 เขต ซึ่งส่วนใหญ่ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้หญิงมากกว่าผู้ชาย ช่วงอายุ 35 ปี ไม่เกิน 45 ปี ซึ่งสัดส่วนอยู่ที่ ร้อยละ 46 อยู่ในช่วงวัยทำงาน เป็นพนักงานเอกชน และประกอบอาชีพส่วนตัว รายได้เฉลี่ย 10,000-20,000 บาท/เดือน ซึ่งเป็นกลุ่มของผู้ที่เสียภาษี ดังนั้น สามารถใช้กลุ่มตัวอย่างนี้ในการอภิปรายผลได้สมบูรณ์ การทราบถึงมูลค่าของความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเมืองนั้น ทำให้เราตระหนักถึงมูลค่าที่สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาเท้าทางให้ดีขึ้นได้ ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง และกระตุ้นให้เกิดการกำหนดนโยบายการพัฒนาที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาให้เกิดขึ้น

ความเต็มใจที่จะจ่าย

ผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ยินดีที่จะจ่ายและสามารถกำหนดช่วงของราคาหรือจำนวนค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้าในเขตเมืองอยู่ในช่วง 250-500 บาท/ปี เพื่อใช้ในการทำแบบสอบถามต่อไป เมื่อนำแบบสอบถามทั้งหมด 400 ชุด โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 4 กลุ่มพื้นที่ ตามเขตพื้นที่ แผนการพัฒนาของเทศบาลนครอุบลราชธานี

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบความเต็มใจที่จะจ่ายระหว่างกลุ่ม

ข้อมูล	สถานะ	สัดส่วนรายกลุ่ม *				ค่าเฉลี่ย กลุ่มตัวอย่าง**
		เขตที่ 1	เขตที่ 2	เขตที่ 3	เขตที่ 4	
การพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้า	ยินดีที่จะจ่าย	74 (%)	55 (%)	82 (%)	55 (%)	66.5 (%)
จำนวนเงินในหลักร้อย ท่านยินดีที่จะจ่ายหรือไม่	ยินดีที่จะจ่าย	69 (%)	62 (%)	71 (%)	67(%)	67.25 (%)
ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมตามเกณฑ์ใด	รายปี	51 (%)	88 (%)	67 (%)	70 (%)	6 (%)
ค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าที่ดี ที่เต็มใจจะจ่ายสูงสุด	จำนวน (บาท)	194.99 (บาท)	240 (บาท)	189.49 (บาท)	240 (บาท)	216.12 (บาท)

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

* สัดส่วนรายกลุ่ม (กลุ่มละ 100 คน) ** ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มตัวอย่าง 400 คน)

จากผลวิเคราะห์ทำให้ทราบว่าค่าความเต็มใจที่จะจ่ายแต่ละกลุ่มพื้นที่

- 1) พื้นที่ด้านทิศเหนือ 194.99 บาท/ปี
- 2) พื้นที่ CBD 240 บาท/ปี
- 3) พื้นที่เมืองเก่า 189.49 บาท/ปี
- 4) พื้นที่ด้านทิศตะวันออก 240 บาท/ปี

ดังนั้น ค่าเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่ายมีค่าเท่ากับ 216.12 บาท/ปี

จากค่าเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่ายทำให้สามารถทราบถึงมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของความเต็มใจที่จะจ่ายได้ (Bateman, I.J, et al.2002) ดังนั้นจะสามารถหามูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของความเต็มใจที่จะจ่าย $E(WTP)$ โดยสามารถหาได้จากสมการดังนี้

$$\Sigma Value = E(WTP) \times Pop$$

โดย $\Sigma Value$ คือ มูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

$E(WTP)$ คือ ค่าเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่าย

Pop คือ จำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

$$\begin{aligned} \Sigma Value &= 216.12 \times 411,954(\text{คน}) \\ &= 89,031,498.48 \text{ บาท/ปี} \end{aligned}$$

ผลจากการศึกษาทำให้ทราบว่ามูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของความเต็มใจที่จะจ่าย ในการพัฒนาทางเดินเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มีมูลค่าเท่ากับ 89,031,498.48 บาท/ปี อย่างไรก็ตาม จากการสรุปข้อมูลที่ได้แบบสอบถามพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ยินดีที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมในรูปแบบของคร้วเรือน ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 128,728 คร้วเรือน ดังนั้น มูลค่าที่ได้เท่ากับ

$$\begin{aligned} \Sigma Value &= 216.12 \times 128,728 (\text{คร้วเรือน}) \\ &= 27,820,695.36 \text{ บาท/ปี} \end{aligned}$$

ซึ่งเป็นมูลค่าที่ได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมในรูปแบบของภาษีบำรุงท้องที่ ชนิดอาคาร/ความกว้างที่ดิน มูลค่าที่สามารถนำเป็นข้อเสนอแนะ ในการกำหนดแผนนโยบายการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมของเทศบาลนครอุบลราชธานีได้ (ดูตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลวิธีการ เกณฑ์การจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมและหน่วยงานใดมีความเหมาะสม

ข้อมูล	สถานะ	สัดส่วนรายการกลุ่ม *				ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง**
		เขตที่ 1	เขตที่ 2	เขตที่ 3	เขตที่ 4	
วิธีการเก็บเงินค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าที่ดี ที่เหมาะสมที่สุดกับพื้นที่	ภาษีบำรุงท้องที่	47(%)	32(%)	38(%)	33(%)	38(%)
เกณฑ์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้า ที่เหมาะสมที่สุดกับพื้นที่	ชนิดอาคาร/ความกว้างที่ดิน	40(%)	33(%)	39(%)	34(%)	37(%)
หน่วยงานใดมีความเหมาะสมมากที่สุดที่จะทำหน้าที่การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้า	เทศบาลนคร	74(%)	67(%)	72(%)	68(%)	70(%)

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

* สัดส่วนรายการกลุ่ม (กลุ่มละ100 คน) ** ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มตัวอย่าง 400 คน)

2. ปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย (ตารางที่ 4) ได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกลุ่มโดยใช้ Independent Sample T-Test ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ ดังแสดงในตารางที่ 5 - 8 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย

ปัจจัย	สถานะ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ**
อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม	35 ปี ไม่เกิน 45 ปี	186	46.5
อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม	พนักงานเอกชน	154	38.5
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	10,000-20,000	164	42.5
ระดับการศึกษา	ปริญญาตรี	171	43.0
เขตที่อยู่อาศัย	เทศบาลนคร	380	95.5
การใช้ประโยชน์อาคาร	พักอาศัย	320	81.5

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม** สัดส่วนค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มตัวอย่าง 400 คน)

การเปรียบเทียบกลุ่มอายุของกลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้า

ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่าย

ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียม	N	ค่าเฉลี่ย	SD	t	Sig
ยินดีจ่าย	258	2.75	0.905	-2.428	0.016
ไม่ยินดีจ่าย	142	2.96	0.780		

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มอายุ	Frequency	Percent (%)	Valid Percent (%)	Cumulative Percent (%)
ต่ำกว่า 25ปี	33	8.3	8.3	8.3
25 ปี ไม่เกิน 35 ปี	93	23.3	23.3	31.5
35 ปี ไม่เกิน 45 ปี	186	46.5	46.5	78.0
45 ปี ขึ้นไป	88	22.0	22.0	100.0
รวม	400	100.0	100.0	

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน จะมีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้าที่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าการกำหนดกลุ่มอายุมีผลต่อค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมทางเท้า กลุ่มที่เต็มใจจ่ายส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่อยู่ในวัยทำงาน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีสถานภาพสมรส จึงให้ความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ ที่ครอบครัวต้องใช้งานร่วมกันอย่างปลอดภัย และเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาทางเท้าในดีขึ้น ถึงแม้จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมหรือภาษีเพิ่มขึ้นก็ตาม คิดเป็น ร้อยละ 46.5% ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายได้กลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้า

ตารางที่ 7 การเปรียบเทียบรายได้ของกลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่าย

ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียม	N	ค่าเฉลี่ย	SD	t	Sig
ยินดีจ่าย	258	2.46	0.842	2.634	0.009
ไม่ยินดีจ่าย	142	2.22	0.916		

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบรายได้ของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มรายได้	Frequency	Percent (%)	Valid Percent (%)	Cumulative Percent (%)
ต่ำกว่า 10,000 บาท	61	15.3	15.3	15.3
10,000-20,000 บาท	170	42.5	42.5	57.8
20,001-30,000 บาท	133	33.3	33.3	91.0
มากกว่า 30,000 บาท	36	9.0	9.0	100.0
รวม	400	100.0	100.0	

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 7 ผลการทดสอบพบว่า “รายได้” ที่ต่างกันยังมีผลต่อ “ค่าความเต็มใจที่จะจ่าย” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กลุ่มที่เต็มใจจ่ายส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ในช่วง 10,000-20,000 บาท และไม่เกิน 30,000 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42.5% และ 33.3% ตามลำดับซึ่งเป็นกลุ่มที่อยู่ในวัยทำงาน อายุไม่เกิน 45 ปี และทำให้

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในกลุ่มนี้มีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเดินเท้า เป็นเพราะรายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการใช้จ่าย หรือการพัฒนาทางเดินเท้ามีความสำคัญ กลุ่มตัวอย่างยินดีที่จะจ่ายในรูปของภาษีบำรุงท้องที่ต่อปีเพราะค่าธรรมเนียมที่เสียไปคุ้มค่าแก่การพัฒนาที่ดีขึ้น

การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์อาคารของกลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้า

ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์อาคารของกลุ่มตัวอย่างต่อความเต็มใจที่จะจ่าย

ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียม	N	ค่าเฉลี่ย	SD	t	Sig
ยินดีจ่าย	258	1.15	0.355	-2.634	0.009
ไม่ยินดีจ่าย	142	1.25	0.437		

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์อาคารกลุ่มตัวอย่าง

ประเภทอาคาร	Frequency	Percent (%)	Valid Percent (%)	Cumulative Percent (%)
บ้านพักอาศัย	326	81.5	81.5	81.5
ค้าขายและพาณิชยกรรม	74	18.5	18.5	100.0
รวม	400	100.0	100.0	

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 9 ผลการทดสอบ T-Test พบว่า “ประเภทอาคาร” ที่ต่างกันยังมีผลต่อ “ค่าความเต็มใจที่จะจ่าย” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เป็นเพราะประชาชนที่ต้องการพื้นที่ทางเท้า นั้นเป็นเจ้าของอาคารที่ใช้อยู่อาศัย และไม่ได้ประกอบกิจการค้าขาย หรือใช้ประโยชน์อาคารเชิงพาณิชยกรรม ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ใช้ประโยชน์อาคารเป็นบ้านพักอาศัย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.5% คนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ มีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้า และมีความเห็นว่าการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าในเขตเมืองนั้นเป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจากทางเท้าเป็นพื้นที่สาธารณะ และประชาชนทั่วไปจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้ดีขึ้น

จากปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ทางเท้า และปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี นำมาวิเคราะห์และสามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีได้ โดยสามารถแบ่งออกเป็น ปัจจัยทางสังคม ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และปัจจัยทางสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยที่เกิดขึ้นนั้น เป็นแนวทางในการกำหนดแผนนโยบายการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษามูลค่าทางเท้าในเขตเมือง พบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการพัฒนาพื้นที่ตามนโยบายการพัฒนาของท้องถิ่น ซึ่งมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ รวมไปถึงการไม่เห็นถึงความสำคัญของทางพัฒนาทางเท้า โดยการศึกษาต้องการชี้ให้เห็นว่า ทางเดินเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มีมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์เท่าใด หากหน่วยงานท้องถิ่นสามารถทำให้เกิดความร่วมมือในภาคประชาชน ในการกำหนดนโยบายการพัฒนา ร่วมกับภาครัฐ และการเสนอ

แนวทางการแก้ปัญหาในพื้นที่ เป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดข้อจำกัดด้านงบประมาณของท้องถิ่น และเป็นการช่วยให้ท้องถิ่นสามารถจัดสรรงบประมาณที่มีอยู่จำกัดได้อย่างเหมาะสม โดยผ่านแนวความคิดการประเมินค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าที่ดี และเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนงบประมาณจากภาคประชาชนในการพัฒนาทางเท้าเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุด จากนโยบายการพัฒนาของเทศบาลนครอุบลราชธานี

ตารางที่ 11 ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

สาเหตุ	จำนวน(คน)	ร้อยละ**
ปัจจัยทางสังคม		
มีความปลอดภัยในการเดิน	367	91.3
ทำให้บุตรหลานมีความปลอดภัยในการอยู่อาศัย	347	88.0
ทางเท้าเป็นพื้นที่กันชนระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้า	321	76.0
เป็นพื้นที่ปฏิสัมพันธ์ของคนในเมือง	332	84.0
ปัจจัยทางเศรษฐกิจ		
ทางเท้าส่งเสริมการค้าทั้งรายย่อยค้าปลีกและส่ง	276	55.0
ทำให้ราคาค่าเช่าอาคารพาณิชย์ มีราคาสูงขึ้น	263	62.5
ดึงดูดนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสำคัญๆ	328	82.0
ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม		
ทางเท้าทำให้สภาพแวดล้อมเมืองดีขึ้น	361	87.8
เกิดความเป็นระเบียบในพื้นที่	334	81.0
เพิ่มการเดินและลดการใช้รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ๆ	338	85.0

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม** สัดส่วนค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มตัวอย่าง 400 คน)

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ปัจจัยทางสังคม ที่สำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าซึ่งเกิดจากการเห็นถึงความสำคัญของทางเท้าที่ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมในการดำเนินชีวิตของประชาชนในเขตเมือง และส่งผลต่อค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าที่ดีได้ตามความต้องการของประชาชนให้เกิดขึ้นได้

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ด้านเศรษฐกิจเมืองนั้นมีความสำคัญอย่างมาก เพราะเมื่อเกิดการพัฒนารูปร่างส่วนหนึ่งนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมระบบเศรษฐกิจของเมืองด้วยกัน ซึ่งมีปัจจัยที่ส่งผลต่อประชาชนที่ได้รับซึ่งเป็นสาเหตุนำไปสู่ความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง

ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ เพราะเป็นภาพลักษณ์ของเมืองทำให้เกิดความน่าอยู่อาศัย หรือแม้แต่เป็นตัวกระตุ้นการท่องเที่ยวของเมืองได้เช่นกัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อประชาชนจากการได้รับผลประโยชน์จากทางเท้า ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลทางสภาพแวดล้อมของเมืองจากการพัฒนาทางเท้าที่ดี โดยปัจจัยในทุกด้านส่งผลต่อการประเมินค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง ในรูปแบบของภาษีบำรุงท้องที่ โดยการจัดเก็บของเทศบาลนครอุบลราชธานี

ดังนั้น การที่จะพัฒนาทางเท้าให้ทุกคนได้รับประโยชน์สูงสุด จึงจำเป็นต้องให้ทุกคนเกิดจิตสำนึกถึงความเป็นเจ้าของพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมดูแลพื้นที่ทางเท้าให้ได้อยู่เสมอ การนำแนวคิดการประเมินมูลค่าเพื่อสอบถามถึงความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมทางเท้า เพื่อที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาทางเท้าที่ดีตามความต้องการของประชาชนให้เกิดขึ้นได้

2. มูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ / ค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

ปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย ผลจากการศึกษาทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อค่าความเต็มใจที่จะจ่าย ค่าธรรมเนียมทางเท้าในเขตเมือง ซึ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

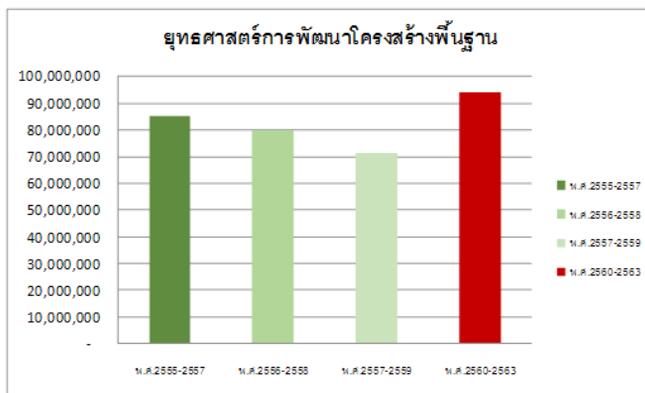
- **ช่วงอายุ** ช่วงอายุของประชาชนที่เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาทางเท้าในเขตเมืองอยู่ในช่วงอายุ 35 ปี ไม่เกิน 45 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุของกลุ่มคนวัยทำงาน ทั้งภาครัฐและเอกชน
- **รายได้** รายได้ของประชาชนอยู่ในช่วง 10,000-20,000 บาท/เดือน ซึ่งเป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวและพนักงานเอกชน ซึ่งทางเท้ามีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน
- **ประเภทอาคาร** การใช้ประโยชน์อาคารของประชาชนในเขตเมืองส่วนใหญ่แบ่งเป็น เพื่ออยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ซึ่งการพัฒนาทางเท้าส่งผลต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชนโดยตรง

รายได้จากการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ ในกรณีเพิ่มค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ทั้งสิ้น 128,728 ครัวเรือน ซึ่งหากเก็บค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า ในอัตราคงที่ 200 บาท/ปี จำนวนเงินรายได้ที่ทางเทศบาลนครอุบลราชธานี ได้เพิ่มขึ้นเป็น จำนวนเงิน 25,745,600 บาท/ปี ซึ่งเป็นจำนวนที่ได้จากการหาค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมพัฒนาพื้นที่ทางเท้าของประชาชนในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เพื่อให้ได้มาซึ่งการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ทางเท้าที่ดีขึ้น มีความร่มรื่น ปลอดภัย สามารถใช้กับคนเพศทุกวัยและผู้พิการได้

ตารางที่ 12 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ผลรวมความเต็มใจที่จะจ่าย (บาท/ปี)	89,031,498.48
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน)	400
ค่าเฉลี่ยค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าที่ตีความเต็มใจจะจ่ายสูงสุด (บาท)	216.12
จำนวนเงินที่ต้องจ่าย (บาท/ปี)	200
จำนวนครัวเรือนในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี (ครัวเรือน)	128,728
ค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้า (บาท/ปี)	200
รายได้จากค่าธรรมเนียม (บาท/ปี)	25,745,600

หมายเหตุ: ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม



ภาพที่ 6 รายได้งบประมาณรวมทั้งหมดหากนำนโยบายการเก็บค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเดินเท้า
ที่มา: แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2558-2560. เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

จำนวนเงินรายได้ที่ทางเทศบาลนครอุบลราชธานี ได้เพิ่มขึ้นเป็น จำนวนเงิน 25,745,600 บาท/ปี หากนำมารวมกับค่าเฉลี่ยงบประมาณการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2555 ถึง 2559 คือ 68,186,675 บาท (ดูภาพที่ 6) จะได้ว่ารายได้เฉลี่ย งบประมาณการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพิ่มขึ้นเป็น จำนวนเงิน 93,932,275 บาท คิดเป็นสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.65 ของงบประมาณการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทศบาลนครอุบลราชธานี ผลของการศึกษาได้เสนอแนะในรูปแบบของภาษีบำรุงท้องที่ โดยเรียกเก็บเป็นรายปี หรือปรับให้เกิดการปฏิบัติได้ง่ายขึ้น การเรียกเก็บเป็นรายเดือนจะสามารถทำให้ประชาชนรู้สึกว่าเป็นการเรียกเก็บค่าบำรุงที่ไม่เป็นภาระจนเกินไป การศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าประชาชนในพื้นที่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาทางเท้าในเขตเมือง ซึ่งสามารถเป็นข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงมูลค่าของทางเท้า ที่มีผลต่อนโยบายการพัฒนาเมืองในอนาคต เพราะเป็นความต้องการที่ประชาชนทุกคนในเทศบาลนครอุบลราชธานี เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ต้องแก้ไขปัญหาโดยเร็ว

แนวทางการพัฒนาเชิงนโยบาย

การศึกษาได้แสดงให้เห็นถึงปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าและอุปสรรคในการดำเนินการพัฒนา ผลจากการวิเคราะห์ได้เสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะสั้น

การปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าในย่านการจราจรหนาแน่น เน้นการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าเดิมลดการขยายพื้นที่ถนน เพราะพื้นที่มีความจำเป็นต้องให้เกิดความคล่องตัวในการสัญจร เสริมความปลอดภัยด้วยอุปกรณ์สำหรับผู้พิการ และคนชรา บนพื้นที่ทางเท้า

ขยายพื้นที่ทางเท้าเน้นความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ย่านการศึกษา ย่านราชการหน่วยงานรัฐ โดยการเสริมอุปกรณ์ราวกันขอบทาง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแก่เด็กนักเรียน นักศึกษา ผู้มาติดต่อราชการ

พื้นที่ย่านชุมชนและพื้นที่อยู่อาศัย เน้นการปรับปรุงให้เกิดความร่มรื่น การส่งเสริมการปลูกต้นไม้เพิ่มร่มเงาให้ทางเท้า เพื่อที่จะให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีแก่ชุมชนและเขตเมืองหรือเน้นการเชื่อมต่อทางเท้าให้สามารถเชื่อมไปในพื้นที่นันทนาการต่างๆ ของเมืองได้

พื้นที่ย่านสำคัญของเมือง พื้นที่จัดงาน เทศกาลประเพณี สำคัญๆ ของเมืองควรเน้นเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ร่มรื่น ขยายทางเท้าให้กว้างเพื่อรองรับการใช้งานของคนจำนวนมาก และเป็นพื้นที่ต้อนรับของเมืองเน้นการออกแบบที่มีเอกลักษณ์เฉพาะสร้างให้เกิดการจดจำที่ดีของเมือง เกิดของประทับใจของนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือน



ภาพที่ 7 แสดงระดับการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าที่ดี

ที่มา: แอบส่อง Ho Chi Minh City, Vietnam.2555. (ออนไลน์).

<https://www.bloggang.com/viewdiary>. 15 พฤษภาคม 2558

ระยะยาว

การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า โดยการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าเพิ่มขึ้น การกำหนดแผนพัฒนาเทศบาลนครอุบลราชธานีที่เกี่ยวข้องกับทางเท้าในแต่ละพื้นที่ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เพื่อให้การพัฒนาตรงตามความต้องการของประชาชน การผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเท้าในพื้นที่นอกเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี หรือในเขตเทศบาลใกล้เคียง เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบในทุกพื้นที่ของอำเภอเมืองอุบลราชธานี และทุกอำเภอในจังหวัดอุบลราชธานี เทศบาลเห็นถึงช่องทางของรายได้ที่นำมาสนับสนุนการพัฒนาทางเท้าในพื้นที่ ที่มาจากความร่วมมือของประชาชนในเทศบาลนครอุบลราชธานี

จัดทำเป็นข้อบังคับข้อปฏิบัติ ในการใช้พื้นที่ทางเท้าในเขตเมืองโดยการมีเกณฑ์การประเมินการรักษาพื้นที่ทางเท้าให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์สวยงาม เพื่อให้เกิดการร่วมมือในการดูแลรักษาพื้นที่ร่วมกันระหว่างเจ้าของอาคารและภาครัฐ โดยการประเมินลดหย่อนค่าธรรมเนียมการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า เป็นรายปี/ครัวเรือน จัดเก็บค่าธรรมเนียมการพัฒนาทางเท้า โดยอาศัยรูปแบบของภาษีบำรุงท้องที่ เพื่อนำรายได้มาเสริมกับงบประมาณประจำปี ส่งผลให้เกิดการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพในอัตราคงที่รายปี แต่อัตราการเรียกเก็บนั้นขึ้นการพิจารณาจากขนาดของหน้ากว้างอาคารที่ถือครอง โดยอาศัยรูปแบบของภาษีที่ดินและโรงเรือนมาพิจารณา เพื่อนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้มาใช้ในการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีหรือโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางเท้า กลุ่มที่ประกอบกิจการห้องเช่า หอพัก โรงแรม ควรมีการเก็บภาษีโรงเรือนเพิ่มขึ้น เพื่อนำรายได้ส่วนหนึ่งมาใช้พัฒนาทางเท้า เพราะกิจการดังกล่าวครอบคลุมจำนวนประชากรแฝงและนักท่องเที่ยว ซึ่งประชากรส่วนนี้ก็ถือว่าเป็นผู้ใช้ทางเท้าในเขตเมืองเช่นกัน

นโยบายเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การพัฒนาโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประชาชนทุกคนมุ่งหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการพัฒนานั้น แต่อย่างไรก็ตามในกรณีในการพัฒนา หรือการกำหนดนโยบายในปัจจุบันเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาพื้นที่ แต่หากขาดการวิเคราะห์ถึงความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในพื้นที่ และเกิดการพัฒนาที่ประชาชนไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ ซึ่งหากมีการศึกษาในเรื่องที่จะพัฒนาอย่างจริงจัง การพัฒนานั้นก็จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ในการพัฒนาตามนโยบายการพัฒนา ปัญหาที่มีส่วนสำคัญที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่นั้น มาจากการจัดสรรสัดส่วนของงบประมาณที่ไม่เพียงพอต่อการดำเนินการเพื่อให้โครงการในแผนนั้นมีประสิทธิภาพสูงสุดและประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด เช่น การพัฒนาทางเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ซึ่งจากการศึกษาทำให้พบว่ามีสัดส่วนของงบประมาณในการพัฒนาทางเท้าที่นั้นถูกตัดลดลงอย่างต่อเนื่อง

การศึกษาการประเมินมูลค่าทางเท้า สามารถปรับใช้กับการศึกษาในประเด็นอื่นเพื่อต่อยอดแนวความคิดได้ เช่น การประเมินมูลค่าพื้นที่จอดรถในเมือง หรือการประเมินค่าพื้นที่สีเขียวในเมือง เป็นต้น เพราะสามารถนำข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถามหรือของมูลที่วิเคราะห์จากงานวิจัยชิ้นนี้บางส่วนเพื่อเป็นประโยชน์ในการวิจัย รวมไปถึงการนำแนวความคิดในการประเมินมูลค่าทางสิ่งแวดลอมมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาเมืองหรือการวางแผนเมือง

เอกสารอ้างอิง

กฎกระทรวง. (2535). พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

พ.ศ. 2535. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, กระทรวงมหาดไทย

ชาติรี ควบพิมาย. (2556). รูปแบบทางเท้าที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ในเขตเมืองหลักของภูมิภาค.

นครนครราชสีมา: คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล
อีสาน

- ดำรงศักดิ์ สัจข์ทอง. (2549). **แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า ถนนศรีนครินทร์**. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทรศชล ปัญญาทรง. (2551). **แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชย์กรมอโศก**. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เทศบาลนครอุบลราชธานี. (2555). **แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2555-2557**. อุบลราชธานี: เทศบาลนครอุบลราชธานี.
- _____. (2556). **แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2556-2558**. อุบลราชธานี: เทศบาลนครอุบลราชธานี.
- _____. (2557). **แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2557-2559**. อุบลราชธานี: เทศบาลนครอุบลราชธานี.
- _____. (2558). **แผนพัฒนาสามปี พ.ศ. 2558-2560**. อุบลราชธานี: เทศบาลนครอุบลราชธานี.
- ขณะชัย หนันแก้ว, ปวีณา คำพุกกะ. (2557). ความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการจัดการบำบัดน้ำเสียในหน่วยตวงแวดอำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. **วารสารวิชาการ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต**, 28(87), 228-303.
- ปรีชญา โจรณีฤดากร. (2555). ภูมิทัศน์ถนนกับวิถีชีวิตคนกรุงเทพมหานคร. **วารสารนักบริหาร. มหาวิทยาลัยกรุงเทพ**, 32(3), 145-151.
- อรพรรณ ณ บางช้าง, อธิพิล ศรีเสาวลักษณ์. (2551). **โครงการศึกษาแนวทางการประเมินมูลค่าเศรษฐกิจจากผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนกระบวนการยุติธรรม**. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยแห่งชาติ.
- Bateman, I.J., et al. (2002). **Economic Valuation with Stated Preference Techniques: A Manual**. Cheltenham: Edward Elgar.
- Boardman, et al. (2006). **Hanley and Spash (1994)**. Cost-benefit Analysis and the Environment
- Freeman, A.M. (1993). **The measurement of environmental and resource values: theory and methods**. Washington: Resource for the Future.
- Harvey M. Rubnstein. (1992). **Pedestrian Malls**. Streetscapes and Urban Spaces
- Kevin, J.B., Richard, C.B., & Michael, P.W. (1985). **Land Economics**.
- Yamane, T. (1967). **Statistics; an introductory analysis**. New York: Harper and Row.

